

リニア通信

編集発行者
『リニアを
問う愛知
市民ネット』

代表 小林 收

〒460-0022
名古屋市中区金山5-21-30
レックス・マンション604号
電話 052-871-3484
FAX 052-880-16246

二〇二二年

愛知県
「いっせい行動」報告

「愛知県」添 県民に寄り、 姿勢が、 まったくない

「健康と環境を守れ！愛知の住民
いっせい行動」(実行委員会代表・

籠橋隆明弁護士)が第46回目として今年も実施されました。故人となられた前代表・野呂汎弁護士からの誘いで私たちが参加してから9年目になります。住民運動側が愛知県知事、名古屋市長に直接ものが言える貴重な機会ですが、

如何せん時間的制約もあって毎年消化不良の感が残ります。

今年は知事・県交渉が7月27日午前、名古屋市長・市交渉は8月10日午後に行われましたので、リニア問題をテーマにした部分につき簡単な報告をします。

大村知事、リニア建設推進期同盟会長であることを強調

私たちが県に対して取り上げたテーマは、本紙第20号に「県民にとって無きに等しい愛知県行政」と題して報告した内容と同じですが、要約して再掲しますと、(1)

3月1日に春日井市西尾工区で発生した人身事故原因に関するJR東海の事故報告書につき、その妥当性を県として検証せよ、(2)リニア工事からの排出土が環境基準に適合しているかどうかにつき、岐阜県のように県として土壌検査をせよ、の2点でした。

これに対する大村知事の回答は、(1)については、事故の発生は極めて遺憾であり、4月1日にJR東海の副社長が調査報告書の説明に来た際に、再発防止を強く要請した。また、自分が会長をしているリニア建設促進の全国期成同盟会でも、安全対策の強化・徹底、事故の発生防止を新たに加えた決

議をした、というものでした。また、(2)については、排出土の

対策はJR東海が法令にしたがって処理することだし、岐阜県の行政検査で環境基準超過物質が確認されてからは、JR東海は1日1回の検査頻度を1日2回に増やすと言っているというもので、(1)

(2)ともに県が主体的に何かをしようにとする姿勢はまったく見られませんでした。

「知事にはリニア工事が県民に健康被害をもたらすかも知れないという認識はないのか」という再質問に対しては、「環境影響評価準備書に対して55項目の知事意見を述べている」という、毎年同様の発言が返ってきました。

県税をリニア事業推進室の給料に使うな

その後の部局とのやり取りは(1)のテーマだけで時間切れになりました。担当者はリニア事業推進室の2人の室長補佐でした。

相変わらず「県としてはJR東海に要請していく」という答弁(県独自には何もしないという意味)を繰り返すので、失礼かもしれないが、と前置きして、「リニア推進室のメンバーの給料はJR東海から出して貰って、愛知県税を使っ

て欲しくないというのが率直な気持ちだ」と発言しましたが、2人の補佐の表情にまったく変化はありませんでした。

3月1日の人身事故につき4月1日にJR東海の副社長が持ってきた事故調査報告書を受け取って、知事がその場で工事の再開を認めたのですから、工事を急ぐJR東海にとってこんなに都合が良い知事はいません。

リニア事業に無為無策の県環境局

大村知事は常に、愛知県が環境問題に関心をもっていている事例として、環境影響評価準備書への55項目の知事意見を挙げますが、その後知事意見が尊重されたかどうかの検証はまったくされていません。また、工事の進捗に伴ってJR東海が毎年6月下旬に提出する環境調査の結果報告についても、県として何らコメントすることもありません。

55項目の知事意見のもとになったのは、環境局所管の環境影響評価審査会ですから、本来ならばリニア事業の環境影響評価の継続審査として、この審査会の議題にすべきです。岐阜県や静岡県がそうしているように。

やり取りの中で、「愛知県として動かないと本当に困るよ、環境局長」と呼びかけましたが、反応はありませんでした。(小林)

2023年度原告費、サポーター会費納入のお願いします。

二〇二二年

名古屋市
「いっせい行動」報告

名古屋市、JRに付度して地下水情報を開示せず

最初に各種問題に対する名古屋市長としての見解が披露されたが、その中でリニアに対する姿勢に驚かされた。例の河村式名古屋弁で、「頼んでもないリニア工事をありがてえことにもJRさんがやってくれる」「7000万都市の首都になつていく」云々のまるでフザケタかのような「見識」に唖然としました。いろいろ環境問題もあるようだが「皆さんがしっかりとやってちょ」と言うのが、市行政トップの姿勢だと改めて認識させられたものです。このようなトップの下で、リニア担当の部局がどう働いているかを以下で報告します。

この話し合いの事前交渉で、以下の3点の回答を求めています。まず第1に、JRの名駅西口工事で大量の工用水が排出されている現状への、その実態の情報開示請求に対する市の姿勢を問うたこと。先のこの「通信」で報告したように、排水の量やそのための施設・図面等はJRの業務への影響があるから開示できないと言うのが市の回答でした。これは数年前の名城非常口出水の情報開示請求への回

答と同じです。今般の水循環基本法の改正で地下水の管理保全への行政の責務が一段と強調されたことが全く反映していません。下水道局はあくまでもJRの事業へ影響を与えることを避けるとの一点張りです。市の看板政策でもある（水の環境戦略）で地下水の保全管理を謳いながら、実態はこの有様です。

第2の問題は、この駅工事で市とJRはどれほど連絡を密にしているかの確認でした。JRはこの工事スケジュールを市民に分かる形で公開をしていません。東口も西口も工事の迂回路の案内ばかりで、それがどのような工事の為であるかは表示なしです。同様なことが駅地下街でもあったことの問題です。たまたま、右図の通路閉鎖のお知らせ案内をその通路で気付いたのが4月11日。多くの地下鉄利用者が往来するこの一帯、通行停止は大変な迷惑をかけることになるため、周知は充分に行われるはずですが、全くそうではありません。市交通局のHPで地下鉄各駅の通路等の案内がありますが、名駅ではこの工事による通行停止の説明が無いままでした。その案内がHPに出るのがいつになるかを待ちましたが、5月末でもなし。6日から停止という直前に交通局への問い合わせた結果、慌てて表示されたのが下図でした。この事情を交渉の場で糺したのに対し、交通局は既に「2020年5月か

ら現場及びHPで案内済みだ」と公言する始末です。

3点目はJRの名駅工事で近くの地下鉄ポンプ所から湧水量が1倍も急増している現状をどう考えるかと問うた問題。名駅工事や名城非常口工事が出た大量の地下水は情報非開示によって具体的な数量が把握出来ないなかあつて、地下鉄への出水は明確な数字でその影響をみる唯一の機会でした。しかし環境局の対策部長の答弁は、地下水の一般的な重要性を説く一方、場所による違いなど今後の検討課題も多いと言いつつ、この地下鉄への湧水急増の問題は全く無視している様子でした。

いずれの問題も更問いの時間がなく、全くの不消化な話し合いの場だったと痛感しました。（島岡）



大鹿村のリニア土砂仮置き場から河川にヒ素流入か 県委員会指摘

2022年11月25日 05時05分 (11月25日 15時29分更新)

中日新聞

リニア中央新幹線の工事による影響を審議する「県環境影響評価技術委員会」が二十四日、県庁であり、委員が、大鹿村のトンネル工事で発生した土砂の仮置き場から、河川にヒ素が流入した可能性を指摘した。事業者のJR東海は後日、回答するとした。JR東海の資料などによると、二〇二一年五、七月、トンネル掘削に伴う土砂から国の基準値を最大で二・七倍も上回る天然のヒ素が検出された。JR東海は、問題の土砂を小渋川沿いの仮置き場（容量十五万立方メートル）に移した。仮置き場から排水される小渋川の調査地点では、同年六月、七月、十月にそれぞれ、別の月よりも多量のヒ素が検出された。委員会では、委員が土中と河川双方のヒ素量が関係している可能性を挙げ、排水の処理も、慎重を期すよう求めた。（中日新聞記事から掲載）

在来線主要4駅のホーム柵の設置へ

JR東海は11月17日、都市部で鉄道を利用するお客に料金を負担してもらう国の制度「鉄道駅バリアフリー制度」(2021年12月制定)を利用して、2030年までに在来線名古屋駅(4)金山駅(2)千種駅(2)大曾根駅(2)の4駅計10ヶ所ホームに可動柵を設置すると発表しました。

国の運賃制度見直し、安全施策強化

国は、大都市の鉄道輸送の利用客のホームでの転落事故などでホームの安全確保が重要になってきており、大都市の鉄道の安全・安心の施策の実施が必要と判断。公共交通であるがゆえに運賃を低廉に抑えることを余儀なくされている鉄道企業経営の実態を考慮して、利用客の安全確保のために運賃に大都市の利用者を利用料金の上乗せをできるようにし、安全施策の為に利用者が負担することが出来る「法」を整備しました。

安全策を怠ってきたJR東海、「悪乗り」の安全策

JR東海は、収入の80%を東海道新幹線に依存しており、大動脈輸送で2018年度の経営は実に4,400億円の黒字、内部留保も4兆円を超

える超優良企業です。現在はコロナ禍で一時的な赤字経営にあります。今まで利用者からJR東海に在来線の安全柵の整備など要求が求められてきました。JR東海は、お金があっても車両のドアの配置位置が市営地下鉄とは違い設置は困難と、設置に難色を示してきました。

しかし、昨年国の公共交通の安全施策充実に料金上乗せ法が整備されたのを利用して、利用者に安全策費を負担してもらおう(2024年4月から値上げ)、2030年までに主要4駅10ヶ所の安全柵の整備を行うと言いました。

法の悪用、便乗値上げは許されません。

これは、国の法を悪用した便乗値上げ策であり、「悪徳企業経営」にも等しく企業倫理に劣ります。

国の法は、大都市で公共交通が故に低廉な運賃制度を余儀なくされ、安全策へ投資が必要でもできない鉄道経営に限って適用できる法です。JR東海のような東海道の大動脈輸送を担い「超優良」企業を前提にした法ではありません。

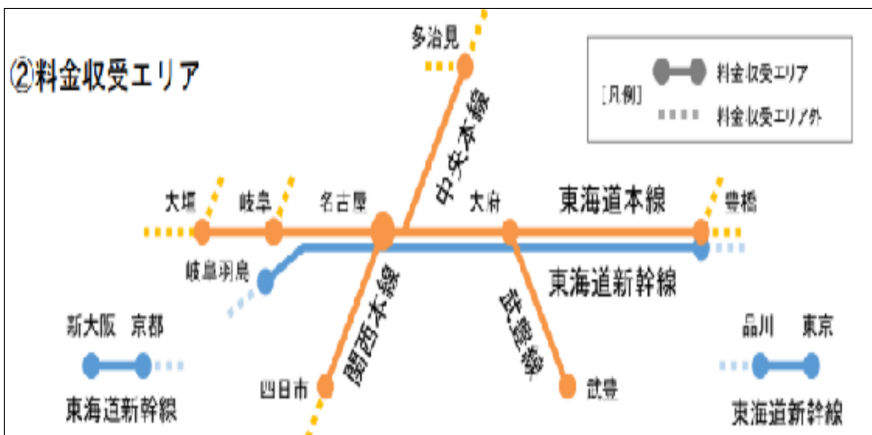
JR東海の法の悪用による料金の上乗せは絶対に認めることは出来ません。JR東海は新幹線の大動脈輸送で暴利を貪つ

ているから、必要でもないリニア新幹線建設を推し進めているのです。(井戸)

①料金設定額(大人)

普通旅客運賃	定期旅客運賃(通勤)		
	1ヵ月	3ヵ月	6ヵ月
10円	300円	900円	1,800円

②料金収受エリア



編集後記

▼リニア裁判大詰め来春結審、裁判所は国の瑕疵を認める良識の判決を。
▼安倍氏、葛西氏が亡くなる。3兆円の財投、不透明な関係暗闇に葬られる。
▼コロナ感染小康状態、社会経済活動優先、行動制限解除、第8波再び感染拡大、インフルエENZAの季節ダブルパンチ。
▼エネルギー高騰、暖冬かと思いきや一遍寒風、寒さ厳しさに凍みる。

『リニア通信』編集発行；リニアを問う愛知市民ネット Email; toukai-jnc@aionos.dcn.ne.jp

カンパのお願い；御協力のほど なにとぞよろしくお願いいたします。

振込先【郵便振替】口座番号；00840-0-152961 口座名；リニアを問う愛知市民ネット

春日井市内非常口工事状況報告

私事ですが、9月にコロナに罹りました。第7波のピークが通り過ぎた頃、油断していた隙を突かれました。三日三晩、咳と熱で悩まされましたが幸い1週間ほどで禍は過ぎ去りました。軽症、自宅療養で済んだのはワクチン接種の効果と信じています。

ロシアによる「ウクライナ侵攻」はまだ終わりが見えません。「安倍元首相襲撃事件」は自民党の体質と旧統一教会の本質を露わにしました。「気候危機」を訴えたCOP27は特段の進展もなく閉会しました。「イマ、ココ、オレ」しか考えられない人の声ばかりが響きわたり、ますます世知辛くなった世の中を憂いながら、今回も春日井市内非常口工事の状況を報告します



写真1

2022 11 14



写真2

2022 11 14

写真3は、坂下非常口に近い住宅地・不二ガ丘の中にある出川公園内に設置された地下水位計測装置の様子です。この公園周辺の地下には亜炭鉱跡が広がっています。今後再開されるはずのトンネル工

写真1は、最も岐阜県側に位置する西尾非常口工事ヤードのコンベアと白い壁です。作業員が肋骨を折る事故の後しばらく休止していた掘削工事が再開されています。砕石の音が響きわたるヤードの周囲は高い塀に遮られ内部を覗けません。

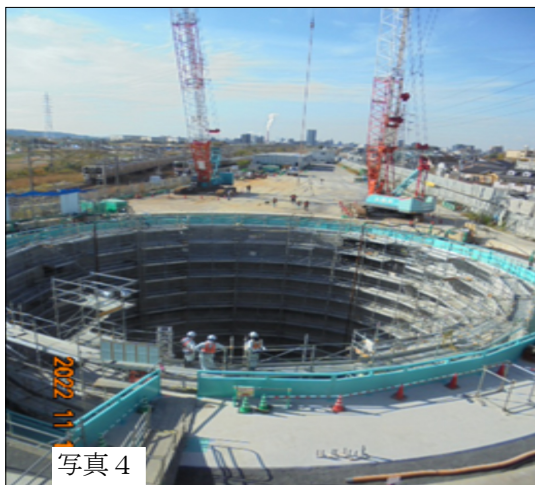


写真4

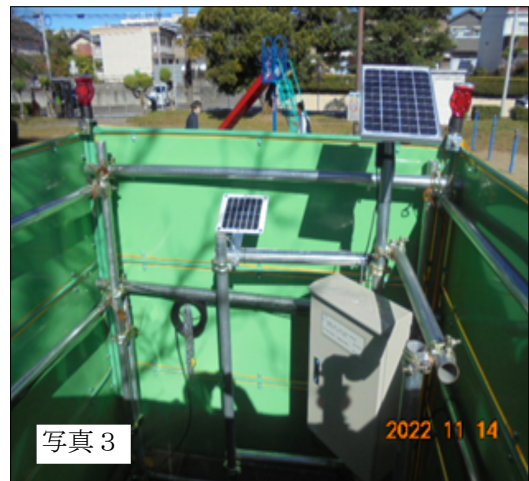


写真3

2022 11 14

写真4は、神領非常口の様子です。立て坑工事はほぼ完成しているようです。すぐ近くには内津川が流れていますが、地下からの湧水に苦戦している様子はありませんでした。

事は亜炭鉱跡の下、地下水位計を視ながらJR東海にとっては薄氷を踏む思いで進むことになるのでしょうか。

東京外環自動車道大深度トンネル影響陥没

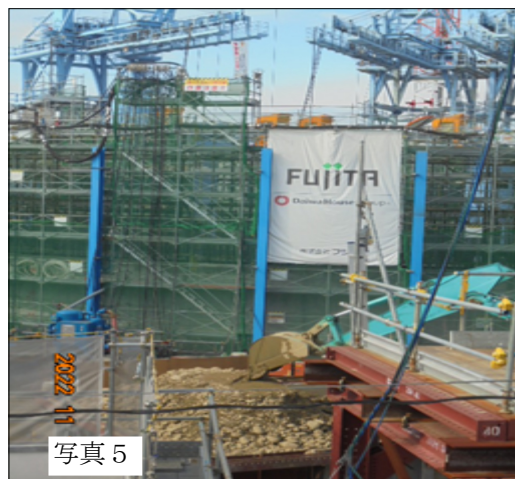


写真5

写真5は、庄内川・名古屋市内に隣接する勝川非常口の様子です。狭いヤードの中、立て坑の周囲を廻るトラックから搬出される湿った土砂にはサッカーボール大の丸石が混じるようになりました。シールド工法による掘削には無視でできる大きさではないように見えます。